COMMISSIONE DELLE COMUNITA EUROPEE

COM(94) 275 def.
Bruxelles, 04.07.1994

94/0159 (CNS)

Proposta di

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

CONCERNENTE LA RILEVAZIONE STATISTICA DEI TRASPORTI DI MERCI E DI PASSEGGERI VIA MARE

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

Prima parte:

Attuazione del principio di sussidiarietà

a) Quali sono gli obiettivi dell'azione proposta rispetto agli obblighi che gravano sulla Comunità?

L'azione proposta ha come obiettivo la produzione di informazioni statistiche **armonizzate** nel campo del trasporto di merci e di passeggeri via mare, necessarie alla elaborazione, alla verifica, al controllo e alla valutazione della politica marittima comunitaria, che siano comparabili all'informazione disponibile per gli altri modi di trasporto.
Le informazioni statistiche disponibili attualmente negli Stati membri sono, infatti, incomplete e, quanto è già stato prodotto in questo campo, spesso non è comparabile tra un paese e l'altro per la presenza di pratiche nazionali divergenti.

b) L'azione prevista è di esclusiva competenza della Comunità oppure tale competenza viene condivisa con gli Stati membri?

L'azione fa capo ad una competenza condivisa con gli Stati membri: essa mira ad armonizzare la concezione e le nomenclature di raccolta ed a definire le informazioni che sono necessarie ai principali utenti: Istituzioni comunitarie, Amministrazioni nazionali, regionali e locali, Organizzazioni internazionali, Operatori economici e Organismi di ricerca. La raccolta, in sé, ed i metodi impiegati per la raccolta, sono di responsabilità degli Stati membri.

c) Qual è la dimensione comunitaria del problema?

A parte il Lussemburgo - che non dispone né di una zona costiera marittima né di un porto fluviale tale da poter essere toccato da navi marittime - sono coinvolti tutti gli Stati membri. Gli Stati membri raccolgono, già ora, alcune informazioni sui trasporti marittimi. Questa azione avrà per effetto quello di raccogliere informazioni supplementari (in numero relativamente ristretto, per la maggioranza degli Stati membri) e quello di riorientare le concezione generale e, soprattutto, di cambiare le nomenclature utilizzate.

d) Qual è la soluzione più efficace per sfruttare al meglio i mezzi della Comunità e quegli degli Stati membri?

Solo un provvedimento comunitario come quello presente, consente di definire concezioni e nomenclature di riferimento comuni, nonché di stabilire l'elenco delle informazioni che sono necessarie, mentre la raccolta viene in seguito realizzata dagli Stati membri proprio nel quadro fissato a livello comunitario.

e) Quale plusvalore concreto apporta questa azione della Comunità e quale sarebbe il costo se essa non venisse effettuata?

L'attuazione del presente atto legislativo avrà come conseguenza la coerenza e il miglioramento delle informazioni statistiche comunitarie nel campo particolare dei trasporti via mare. In mancanza di esso, l'elaborazione, la verifica, il controllo e la valutazione della politica marittima comunitaria si appoggerebbero solo su statistiche incomplete e non armonizzate, con i rischi che ciò comporta.

f) Quali modalità di azione sono a disposizione della Comunità?

Un atto legislativo, nel caso in questione una direttiva del Consiglio, consente di determinare il quadro di riferimento (concezione, nomenclatura, elenco delle informazioni necessarie), senza dover entrare nei dettagli dell'organizzazione e dei metodi di raccolta. E' previsto un contributo finanziario iniziale per aiutare gli Stati membri ad operare, in seno ai rispettivi sistemi di raccolta, i mutamenti che si rendono necessari.

g) E' necessaria una regolamentazione uniforme oppure è sufficiente una direttiva che ponga obiettivi generali e rimandi l'esecuzione a livello degli Stati membri?

Una direttiva del Consiglio è necessaria per determinare il quadro di riferimento ma gli Stati membri restano responsabili della raccolta ed è loro competenza adeguarne i metodi.

Seconda parte:

1. Problematica generale

Nel proprio "Libro bianco" sullo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti, di dicembre 1992, la Commissione ricorda che, fin dal 1985, la Corte di giustizia aveva sentenziato che i trasporti interni di merci e di viaggiatori dovevano essere accessibili a tutte le imprese comunitarie, senza distinzione di nazionalità o di luogo di residenza.

A partire da quella data, i provvedimenti adottati in materia di Politica Comune dei Trasporti (PCT) hanno effettivamente contribuito alla creazione di un nuovo mercato, più ampio ed aperto, liberato dal peso di inutili regolamentazioni, pur senza rinunciare alle garanzie che sono necessarie al libero gioco della concorrenza.

Il 1° gennaio 1993, segna una nuova svolta nell'evoluzione della PCT che, da politica essenzialmente orientata sul completamento del mercato interno mediante l'eliminazione degli ostacoli normativi artificiali alla libera prestazione dei servizi, diventa una politica più globale, destinata a garantire - in un mercato interno realmente unico - il buon funzionamento dei sistemi di trasporto della Comunità e a rispondere alle nuove sfide che la politica dei trasporti dovrà affrontare in futuro.

In questa prospettiva, il "Libro bianco" insiste sull'importanza fondamentale che riveste la disponibilità delle informazioni indispensabili sul funzionamento del mercato dei trasporti, informazioni che esistono - in gran parte - per quanto riguarda i trasporti terrestri, ma mancano - a livello comunitario - per quanto riguarda i trasporti marittimi ed aerei, il trasporto combinato, i trasporti di viaggiatori e la sicurezza del trasporto.

Il testo proposto mira a colmare questa lacuna, nel campo dei trasporti via mare.

Conformemente al progetto di decisione del Consiglio, che stabilisce un programma pluriennale per il consolidamento della statistica europea sui trasporti nel contesto del Programma statistico delle Comunità europee, il progetto di testo presentato risponde anche alla volontà di sviluppare il sistema statistico europeo in un approccio globale che consenta di migliorare la comparabilità dei vari modi di trasporto.

2. Situazione attuale

Le informazioni statistiche specificatamente relative al trasporto marittimo, che vengono attualmente elaborate dagli Stati membri, non sono armonizzate e poiché, in generale, ricorrono a definizioni e a nomenclature nazionali e sono caratterizzate da livelli di dettaglio disparati, esse sono difficilmente utilizzabili sul piano comunitario.

Fino al 1992, si poteva disporre di informazioni parziali, anche se comparabili, grazie al sistema statistico sul commercio internazionale. Dal 1° gennaio 1993, però, tali informazioni si limitano al commercio tra la Comunità ed il resto del mondo; per il commercio intracomunitario, il sistema INTRASTAT non fornisce alcun equivalente.

Inoltre, tutta una serie di informazioni, indispensabili alla elaborazione di una politica comune in campo marittimo, non sono disponibili.

3. Obiettivi specifici

Gli scopi perseguiti dal presente atto giuridico sono i seguenti:

- raccolta di informazioni armonizzate, pertinenti, regolari e rapidamente disponibili sui trasporti di merci e di passeggeri via mare, tra gli Stati membri, per quanto riguarda sia il trasporto nazionale che quello tra gli Stati membri e i paesi terzi. Tale raccolta va effettuata elaborando dati trimestrali ed annuali sui trasporti di merci e di passeggeri effettuati dalle navi che toccano i porti dei territori degli Stati membri;

- raccolta di informazioni armonizzate sui movimenti di navi nei porti europei, per tipo e dimensione delle navi;

- compilazione di informazioni statistiche armonizzate e comparabili alle informazioni disponibili per gli altri modi di trasporto. Dati di questo tipo consentiranno di orientare i dibattiti sui provvedimenti atti a favorire i modi di trasporto che offrano capacità addizionali a condizioni favorevoli per l'ambiente. La giustificazione delle future iniziative in questo campo dipenderà, in larga misura, dalla disponibilità di informazioni pertinenti sul funzionamento del mercato dei servizi di trasporto;

- diffusione delle informazioni statistiche alla Commissione e alle amministrazioni nazionali nonché alle imprese e a tutti gli operatori socioeconomici europei interessati, allo scopo di illuminare le loro decisioni, e questo nel pieno rispetto dei principi di confidenzialità prescritti dal regolamento 1588/90, adottato dal Consiglio dell'11 giugno 1990. Tra tali operatori, oltre alle imprese di trasporto marittimo, vanno segnalati i porti, per i quali l'acquisizione di dati relativi ai

mercati sui quali essi intervengono può costituire un elemento per migliorare la loro competitività all'interno del Mercato Unico. Sono anche interessate le industrie europee di costruzione navale, per le quali la disponibilità di statistiche armonizzate sui movimenti delle navi, e delle merci da esse trasportate, è essenziale per stimare correttamente le tendenze del mercato e prevedere il futuro fabbisogno di navi.

Sarà opportuno far sì che le amministrazioni nazionali e comunitarie interessate utilizzino, per trattare e scambiare informazioni pertinenti, gli strumenti, i sistemi e le reti telematiche più appropriate.

4. Limitare gli oneri statistici che gravano sulle imprese

Dall'impegno di limitare l'onere statistico che grava sulle imprese, discende la necessità di:

* lasciare agli Stati membri la possibilità di eliminare dal campo dell'atto giuridico le operazioni realizzate dalle navi di dimensioni troppo piccole;

* non richiedere altro che statistiche sommarie per i movimenti realizzati nei porti minori (sono comunque esclusi i porti non considerati come porti commerciali).

E' stato, inoltre, previsto un periodo transitorio nel corso del quale non verranno richieste statistiche dettagliate sulla natura delle merci trasportate. Statistiche di questo tipo, la cui elaborazione è oggi molto costosa, verranno realizzate, in futuro, in modo più economico a partire dagli scambi di dati informatizzati (EDI) attualmente in gestazione tra gli attori dei trasporti marittimi. Il ricorso, tutte le volte che ciò sarà possibile, a documenti o a messaggi informativi esistenti come fonte di informazione statistica, è, infatti, un mezzo insostituibile per limitare l'onere statistico che grava sulle imprese.

5. Conclusione

L'atto giuridico proposto mira, pertanto, a colmare le attuali lacune in materia di statistiche sul trasporto di merci e di passeggeri via mare. Esso verrà utilizzato ai fini degli obiettivi della Politica Comune dei Trasporti, dell'attuazione del Mercato Unico e della liberalizzazione effettiva del mercato dei trasporti.

Fornendo - in merito al trasporto marittimo europeo - un'informazione statistica armonizzata e coordinata con quanto già esiste sugli altri modi di trasporto, esso ha lo scopo di contribuire allo sviluppo e al controllo di una politica di concorrenza libera e leale nel campo della prestazione dei servizi di trasporto.

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

Visto il Trattato che istituisce la Comunità europea e in particolare l'articolo 213,

Vista la proposta della Commissione[1],

Visto il parere del Parlamento europeo[2],

Visto il parere del Comitato economico e sociale[3],

Considerando che per assolvere ai compiti ad essa affidati nell'ambito della politica marittima comunitaria, la Commissione deve disporre di statistiche comparabili, affidabili, sincronizzate e regolari sull'ampiezza e lo sviluppo dei trasporti di merci e di passeggeri via mare in partenza da e verso la Comunità, tra Stati membri e all'interno degli Stati membri;

Considerando che non esiste attualmente alcuna statistica in grado di coprire completamente su scala comunitaria il trasporto di merci e di passeggeri via mare;

Considerando che la decisione 93/464/CEE del Consiglio, relativa al programma quadro per azioni prioritarie nel settore dell'informazione statistica 1993-1997[4], ha messo in evidenza la necessità di istituire statistiche complete di tale tipo;

Considerando che la raccolta di dati statistici comunitari, su una base comparabile o armonizzata, consente l'istituzione di un sistema integrato in grado di fornire informazioni affidabili, compatibili e aggiornate;

---

(1) GU
(2) GU
(3) GU
(4) GU L 219, 28.8.1993, p. 1

Considerando che i dati relativi ai trasporti di merci e di passeggeri via mare devono essere resi comparabili da uno Stato membro all'altro e, dopo un periodo di transizione, tra i vari modi di trasporto;

Considerando che, trascorso un certo periodo, la Commissione deve presentare una relazione che consenta di tracciare un quadro del funzionamento della presente direttiva;

Considerando che, per l'attuazione delle presente direttiva, ivi comprese le misure per il suo adeguamento all'evoluzione economica e tecnica, deve essere consultato il Comitato del programma statistico istituito dalla decisione 89/382/CEE, Euratom[5];

Considerando che, conformemente al principio di sussidiarietà, la creazione di norme statistiche comuni che permettano di produrre informazioni armonizzate è un'azione che può essere trattata efficacemente solo a livello comunitario e che la raccolta di dati statistici verrà effettuata da ciascun Stato membro sotto l'autorità degli organismi e delle istituzioni responsabili per la realizzazione delle statistiche ufficiali;

Considerando che è opportuno, durante il periodo di avvio, che la Comunità fornisca agli Stati membri un contributo finanziario per la realizzazione dei lavori necessari;

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1
Disposizione generale

Gli Stati membri elaborano le statistiche comunitarie sui trasporti di merci e di passeggeri effettuati da navi che fanno scalo

---

(5) GU L 181, 28.6.1989, p. 47

nei porti situati sul territorio degli Stati membri.

Articolo 2
Definizioni

Ai sensi della presente direttiva, i termini che seguono vengono così definiti:

1. Trasporto di merci e di passeggeri via mare: movimento di merci e di passeggeri per mezzo di navi, su rotte seguite, totalmente o parzialmente, per mare;

   Il campo di applicazione comprende le merci:

   (a) trasportate verso impianti offshore;
   (b) scaricate in mare;
   (c) recuperate dai fondi marini e scaricate nei porti.

   I depositi e i rifornimenti messi a disposizione delle navi sono esclusi.

2. Nave: imbarcazione che si sposta effettivamente in mare, al di fuori, cioè, del campo di applicazione dei regolamenti tecnici di sicurezza relativi alla vie navigabili interne, ma nell'ambito del campo di applicazione dei regolamenti marittimi.

   Le navi da pesca e le navi-officina, per il trattamento del pesce, le navi da guerra e le imbarcazioni usate dalle amministrazioni e dagli uffici pubblici non entrano nel campo di applicazione della direttiva.

3. Porto: luogo munito di installazioni che consentono alle navi commerciali di attraccare e di scaricare o caricare merci, nonché di sbarcare o imbarcare passeggeri da o verso una nave.

Articolo 3
Caratteristiche della raccolta dei dati

(1) Gli Stati membri rilevano le caratteristiche relative ai seguenti campi:

   a) Informazioni in merito alle merci e ai passeggeri.
   b) Informazioni in merito alla nave.

   Le navi da meno di 100 tonnellate lorde possono essere escluse.

(2) Le caratteristiche, le variabili statistiche di ciascun settore, le nomenclature per la loro classificazione e per la loro periodicità di osservazione, vengono fornite negli allegati alla presente direttiva.

(3) La raccolta dei dati si fonda, per quanto possibile, sulle fonti disponibili, in modo da limitare l'onere a carico di coloro che sono tenuti a rispondere.

Articolo 4
Porti

(1) La Commissione, con la procedura di cui all'articolo 13, istituisce un elenco dei porti, codificandoli e repertoriandoli per paese e per zone costiere marittime.

(2) Ogni Stato membro seleziona, in tale elenco, i porti del proprio territorio necessari a coprire almeno il 90% del tonnellaggio lordo annuale di tutti i trasporti via mare, ed ed il 90% di tutti i movimenti annuali di passeggeri che transitano attraveso i propri porti. In ogni caso, vengono sistematicamente selezionati i porti che trattano annualmente più di un milione di tonnellate di merci o che registrano più di 200.000 movimenti di passeggeri. Per ogni porto selezionato, vanno forniti i dati dettagliati, ai sensi dell'allegato IX,

per i campi (merci, passeggeri) per i quali esso soddisfa uno dei criteri di selezione ed, eventualmente, i dati sommari per l'altro campo.

(3) Per i porti non selezionati dell'elenco, vanno forniti dati sommari, in base all'allegato IX, insieme di dati A3.

Articolo 5
Grado di precisione delle statistiche

I metodi per la raccolta dei dati dovranno essere sviluppati in modo da garantire ai dati statistici comunitari sul trasporto marittimo il grado di precisione necessario all'insieme dei dati statistici descritti all'allegato IX. Le norme di precisione vengono stabilite dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 13.

Articolo 6
Trattamento dei risultati

Gli Stati membri trattano le informazioni statistiche raccolte in base all'articolo 3, in modo da ottenere statistiche comparabili e con il grado di precisione richiesto all'articolo 5.

Articolo 7
Trasmissione dei risultati

(1) Gli Stati membri trasmettono i risultati, di cui all'articolo 3, compresi i dati dichiarati confidenziali dagli Stati membri ai sensi della legislazione o delle prassi nazionali in materia di confidenzialità statistica, conformemente a quanto disposto dal regolamento (EURATOM, CEE) del Consiglio n. 1588/90 relativo alla trasmissione all'Ufficio statistico delle Comunità europee di informazioni statistiche coperte dal segreto[1].

(2) I risultati vanno trasmessi in forma di uno schedario a partire dal quale possano essere prodotti gli insiemi di dati definiti all'allegato IX. Le schede ed i supporti da impiegare per la loro trasmissione sono stabiliti dalla Commissione in base alla procedura di cui all'articolo 13.

(3) La trasmissione avviene entro un termine di 5 mesi a decorrere dalla fine del periodo di osservazione, per i dati la cui periodicità è trimestrale, e di 8 mesi per i dati la cui periodicità è annuale. La prima trasmissione coprirà il primo trimestre dell'anno 1995.

Articolo 8
Relazioni

(1) Gli Stati membri comunicano tutte le informazioni relative ai metodi impiegati per la produzione dei dati. Se necessario, gli Stati membri comunicano alla Commissione i mutamenti sostanziali subiti dai metodi di raccolta utilizzati.

(2) La Commissione trasmette al Consiglio una relazione sull'esperienza acquisita nel corso del lavoro realizzato ai sensi della presente direttiva, dopo tre anni di raccolta dei dati.

Articolo 9
Diffusione dei dati

La Commissione diffonde i risultati statistici appropriati, con periodicità analoghe a quelle delle trasmissioni dei risultati.

Articolo 10
Periodo di transizione

(1) I dati statistici sulle merci (così come definiti dagli allegati III e IX, "insieme di dati B1") vengono raccolti dopo un periodo di transizione che terminerà

[1] GU L 151, 15.6.1990, p. 1

allorquando i progressi tecnici lo consentiranno.

La fine del periodo di transizione è stabilita dalla Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 13.

(2) Durante il periodo di transizione, la Commissione può, in base alla procedura di cui all'articolo 13, accettare deroghe a quanto disposto dalla presente direttiva nel caso in cui i sistemi nazionali di statistica richiedano degli adeguamenti per quanto riguarda la codifica delle merci per il trasporto marittimo.

Articolo 11
Contributo finanziario

(1) Gli Stati membri beneficiano, durante i primi tre anni di attuazione dei rilevamenti statistici previsti dalla presente direttiva, di un contributo finanziario della Comunità alle spese di esecuzione dei lavori che si rendono necessari.

(2) L'importo dei crediti destinati annualmente a questa azione viene stabilito nel quadro della procedura di bilancio annuale.

(3) L'autorità di bilancio stabilisce i crediti disponibili per ciacun anno.

Articolo 12
Comitato

La Commissione, dopo essersi consultata con il Comitato del programma statistico - istituito con la decisione del Consiglio 89/382/CEE, Euratom[1], in base alla procedura di cui all'articolo 13, fissa le norme di attuazione della presente direttiva, compresi i provvedimenti atti ad adeguarla agli sviluppi tecnici ed economici, ed in particolare:

- l'aggiornamento delle caratteristiche dei dati da raccogliere (articolo 3) e del contenuto degli allegati alla presente direttiva;
- l'elenco dei porti, codificati e classificati per paese e per zone costiere marittime (articolo 4) nonché il suo aggiornamento regolare da parte della Commissione;
- le esigenze di precisione (articolo 5);
- la descrizione delle modalità di registrazione di uno schedario di dati e dei codici per la trasmissione dei risultati alla Commissione (articolo 7);
- la fine del periodo di transizione (articolo 10).

Articolo 13
Procedura

Il rappresentante della Commissione sottopone al Comitato un progetto dei provvedimenti da adottare. Il Comitato emette il proprio parere su tale progetto, entro un termine che il Presidente può fissare a seconda dell'urgenza della questione in causa, se necessario procedendo ad una votazione.

Il parere del Comitato viene iscritto nel processo verbale; ciascun Stato membro, inoltre, ha il diritto di chiedere che la propria posizione venga registrata da tale verbale.

La Commissione tiene nella più alta considerazione il parere espresso dal Comitato ed informa quest'ultimo delle modalità con cui essa ha tenuto conto del suo parere.

---

[1] GU L 181, 28.6.1989, p. 47

Articolo 14

Attuazione

(1) Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative per conformarsi alla presente direttiva entro e non oltre il 1° gennaio 1995. Essi Ne informano immediatamente la Commissione.

(2) Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste ultime contengono un riferimento alla presente direttiva o sono accompagnate da tale riferimento al momento della loro pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

Articolo 15

La presente direttiva entra in vigore 20 giorni dopo la sua pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.

Articolo 16

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, lì

Per il Consiglio

ALLEGATO I

VARIABILI E DEFINIZIONI

VARIABILI STATISTICHE

a) Informazioni relative alle merci e ai passeggeri:

- peso lordo in tonnellate;
- tipo di carico, secondo la nomenclatura di cui all'allegato II;
- descrizione delle merci, secondo la nomenclatura di cui all'allegato III;
- porto dichiarante;
- direzione del movimento, entrata o uscita;
- per le entrate di merci: il porto di carico (il porto, cioé, in cui le merci sono state caricate sulla nave con la quale esse sono arrivate nel porto dichiarante) utilizzando i porti individuali dello Spazio Economico Europeo descritti nell'Elenco dei Porti e, al di fuori dello Spazio Economico Europeo, le Zone Costiere Marittime descritte nell'allegato IV;
- per le uscite di merci: il porto di scarico (il porto, cioé, in cui le merci devono essere scaricate dalla nave con la quale esse hanno lasciato il porto dichiarante) utilizzando i porti individuali dello Spazio Economico Europeo descritti nell'Elenco dei Porti e, al di fuori dello Spazio Economico Europeo, le Zone Costiere Marittime descritte nell'allegato IV;
- nazionalità dell'operatore di trasporto, secondo la nomenclatura di cui all'allegato V;
- numero di passeggeri che cominciano o terminano una traversata.

Per le merci trasportate in container o su unità Roro, vanno rilevate le seguenti caratteristiche supplementari:

- numero dei container pieni;
- numero dei container vuoti;
- numero di unità mobili (Roro) piene;
- numero di unità mobili (Roro) vuote.

b) Informazioni relative alle navi:

- numero di navi;
- tonnellate di portata lorda delle navi (deadweight);
- paese o territorio di registrazione delle navi, secondo la nomenclatura di cui all'allegato VI;
- tipi di nave, secondo la nomenclatura di cui all'allegato VII;
- classe di grandezza delle navi, secondo la nomenclatura di cui all'allegato VIII.

DEFINIZIONI

(a) Container per trasporto: elemento di un'attrezzatura da trasporto

1- di carattere durevole e, dunque, abbastanza solido da sopportare un uso prolungato;
2- concepito in maniera da agevolare il trasporto di beni da parte di uno o più modi di trasporto senza rottura del carico;
3- munito di accessori tali da consentire una sua rapida movimentazione e, in particolare, il suo trasferimento da un modo di trasporto ad un altro;
4- concepito in modo da essere caricato e scaricato;
5- della lunghezza di almeno 20 piedi.

(b) Unità Roro: elemento montato su un dispositivo munito di ruote mobili, destinato al carico di merci, come un autocarro o un rimorchio, che può essere condotto o rimorchiato su una imbarcazione. In questa definizione, vengono compresi i rimorchi che appartegano ai porti o alle navi. Le nomenclature devono seguire la raccomandazione CEE 19 "Codici per i modi di trasporto".

(c) Carico in contenitore: contenitori pieni o vuoti, caricati su o scaricati da navi che li trasportano per mare.

(d) Carico Roro: unità Roro e merci (in contenitori, oppure no) in unità Roro, che salgono o scendono da navi che le trasportano per mare.

(e) Tonnellaggio lordo di merci: tonnellaggio delle merci trasportate, compresi gli imballaggi ma esclusa la tara dei contenitori e delle unità Roro.

(f) Operatore di trasporto marittimo: persona responsabile del trasporto su nave del carico o del trasporto su nave dei passeggeri. Nel caso in cui egli agisca in quanto terzo prestatario di servizi, viene retribuito attraverso le spese di trasporto pagate per l'invio del carico o per il trasporto di passeggeri via mare. Nel caso in cui la nave venga utilizzata da una persona per il trasporto di merci per conto proprio, si considera operatore di trasporto tale persona, indipendentemente dal fatto che la nave le appartenga o che l'abbia noleggiata.

(g) Nazionalità dell'operatore di trasporto marittimo: paese in cui ha sede il centro reale dell'attività commerciale dell'operatore di trasporto.

ALLEGATO II

CLASSIFICAZIONE DEL TIPO DI CARICO

CATEGORIA (1)	CODICE	DESCRIZIONE	Tonnellaggio	Numero
Rinfusa liquida	**10**	**Merci alla rinfusa, liquide (mancano le unità di carico)**	**X**	
	11	Gas liquido	X	
	12	Petrolio greggio	X	
	13	Prodotti petroliferi	X	
	19	Altre merci alla rinfusa, liquide	X	
Rinfusa solida	**20**	**Merci alla rinfusa, a secco (mancano le unità di carico)**	**X**	
	21	Minerale	X	
	22	Carbone	X	
	23	Prodotti agricoli (p.es: cereali, soia, tapioca)	X	
	29	Altre merci alla rinfusa, a secco	X	
Contenitori	**30**	**Grandi contenitori**	**X**	**X**
	31	Unità di carico da 20'	X	X
	32	Unità di carico da 40'	X	X
	33	Unità di carico > 20' e < 40'	X	X
	34	Unità di carico > 40'	X	X
Roro (semoventi)	**50**	**Unità semoventi mobili**	**X**	**X**
	51	Autoveicoli stradali destinati al trasporto di merci, anche accompagnati da rimorchi	X(3)	X
	52	Autovetture private, anche accompagnate da rimorchi e roulottes		X(2)
	53	Autobus		X(2)
	54	Autoveicoli in importazione/esportazione	X	X(2)
	55	Passeggeri		X(2)
	56	Animali vivi "in piedi"	X	X(2)
Roro (non semoventi)	**60**	**Altre unità mobili**	**X**	**X**
	61	Rimorchi stradali per merci e semirimorchi non accompagnati	X(3)	X
	62	Roulottes non accompagnate ed altri rimorchi stradali agricoli e industriali	X	X(2)
	63	Vagoni ferroviari, rimorchi per il trasporto marittimo trasportati da navi, chiatte per il trasporto di merci trasportate da navi	X(3)	X
Altro carico generale (compresi i piccoli containers)	**90**	**Altro carico non classificato altrove**	**X**	
	91	Prodotti forestali	X	
	92	Prodotti ferrosi ed acciaio	X	
	99	Altro carico generale	X	

(1) Queste categorie sono compatibili con la raccomandazione n. 21 CEE-ONU

(2) Solo il numero totale di unità

(3) La quantità da registrare è rappresentata dal peso lordo delle merci, compreso l'imballaggio ma escluso il peso dei cotainers e delle unità Roro

ALLEGATO III
NOMENCLATURA DELE MERCI

La nomenclatura delle merci da utlizzare dovrà essere conforme alla NST/R fino al momento in cui la Commissione, dopo essersi consultata con gli Stati membri, non ne deciderà la sostituzione.

GRUPPI DI MERCI

Gruppi di merci	Capitolo della NST/R (1)	Gruppi della NST/R(1)	Descrizione
1	0	01	Cereali
2		02, 03	Patate, altri legumi freschi o congelati, frutti freschi
3		00, 06	Animali vivi, barbabietole da zucchero
4		05	Legno e sughero
5		04, 09	Materie tessili e cascami, altre materie prime di origine animale o vegetale
6	1	11, 12, 13, 14, 16, 17	Derrate alimentari e foraggere
7		18	Oleaginosi
8	2	21, 22, 23	Combustibili minerali solidi
9	3	31	Petrolio greggio
10		32, 33, 34	Prodotti petroliferi
11	4	41, 46	Minerali di ferro, rottami e polveri d'alto forno
12		45	Minerali e cascami non ferrosi
13	5	51, 52, 53, 54, 55, 56	Prodotti metallurgici
14	6	64, 69	Cementi, calci, materiali da costruzione manufatti
15		61, 62, 63, 65	Minerali grezzi o manufatti
16	7	71, 72	Concimi naturali o manufatti
17	8	83	Prodotti carbochimici, catrami
18		81, 82, 89	Prodotti chimici, esclusi i prodotti carbochimici e catrami
19		84	Cellulosa e cascami
20	9	91, 92, 93	Veicoli e materiale da trasporto, macchine, motori, anche smontati, e parti staccate
21		94	Articoli metallici
22		95	Vetro, vetreria, prodotti della ceramica
23		96, 97	Cuoio, tessili, abbigliamento, articoli manufatti diversi
24		99	Articoli diversi

(1) Pubblicazione dell'Istituto statistico delle Comunità europee, edizione 1968

ALLEGATO IV
ZONE COSTIERE MARITTIME

Va utilizzata la GEONOMENCLATURA, approvata, per il 1993, con il

REGOLAMENTO (CEE) n. 208/93
del 1° febbraio 1993

relativo alla nomenclatura dei paesi per le statistiche del commercio estero della Comunità e del commercio tra i suoi Stati membri (*)

con la seguente eccezione: i codici 017 e 018 verranno utilizzati, rispettivamente, per il Belgio e il Lussemburgo quando è necessario trattare separatamente questi due paesi.

Il codice è a 4 cifre: le tre cifre del codice della suddetta nomenclatura, seguite dalla cifra zero (codice 0030 per i Paesi Bassi, per esempio), tranne i paesi divisi in più zone costiere marittime, caratterizzate a loro volta da una quarta cifra diversa da zero (da 1 a 7), come indicato di seguito:

CODICE ZCM	ZONE COSTIERE MARITTIME
0011	FRANCIA ATLANTICO/MARE DEL NORD
0012	FRANCIA MEDITERRANEA
0041	MARE DEL NORD TEDESCO
0042	MAR BALTICO TEDESCO
0043	RENO TEDESCO
0051	ITALIA
0052	SAN MARINO
0061	REGNO UNITO
0062	ISOLA DI MAN
0063	ISOLE ANGLO-NORMANNE
0111	SPAGNA ATLANTICA (PORTOGALLO SETTENTRIONALE)
0112	SPAGNA MEDITERRANEO E ATLANTICO (PORTOGALLO MERIDIONALE)
0521	MAR NERO TURCO
0522	TURCHIA MEDITERRANEA
0751	MAR NERO RUSSO
0752	RUSSIA BALTICA
0753	RUSSIA ASIATICA
2041	MAROCCO MEDITERRANEO
2042	MAROCCO DELL'AFRICA OCCIDENTALE

6241	ISRAELE MEDITERRANEO
6242	ISRAELE, MAR ROSSO
6321	ARABIA SAUDITA, MAR ROSSO
6322	ARABIA SAUDITA, GOLFO
4001	USA ATLANTICO SETTENTRIONALE
4002	USA ATLANTICO MERIDIONALE
4003	USA GOLFO
4004	USA PACIFICO MERIDIONALE
4005	USA PACIFICO SETTENTRIONALE
4006	USA GRANDI LAGHI
4007	PORTORICO
4041	CANADA ATLANTICO
4042	CANADA GRANDI LAGHI E ALTO CORSO DEL SAN LORENZO
4043	COSTA OCCIDENTALE CANADESE
4801	COSTA SETTENTRIONALE DELLA COLOMBIA
4802	COSTA OCCIDENTALE DELLA COLOMBIA
	Con i codici supplementari
9991	IMPIANTI "OFF-SHORE"
9992	SCARICO IN MARE E AGGREGATI

(*) GU L 25, del 2.2.1993, p. 11

ALLEGATO V

NAZIONALITA' DELL'OPERATORE

La nomenclatura da impiegare è la GEONOMENCLATURA, approvata per il 1193 dal

REGOLAMENTO (CEE) n. 208/93
del 1° febbraio 1993

relativo alla nomenclatura dei paesi per le statistiche del commercio estero della Comunità e del commercio tra i suoi Stati membri (*)

con la seguente eccezione: i codici 017 e 018 verranno utilizzati, rispettivamente, per il Belgio e il Lussemburgo quando è necessario trattare separatamente questi due paesi.

(*) GU L 25, del 2.2.1993, p. 11

ALLEGATO VI

NAZIONALITA' DI REGISTRAZIONE DELLA NAVE

Va utilizzata la GEONOMENCLATURA, approvata, per il 1993, con il

REGOLAMENTO (CEE) n. 208/93
del 1° febbraio 1993

relativo alla nomenclatura dei paesi per le statistiche del commercio estero della Comunità e del commercio tra i suoi Stati membri (*)

con la seguente eccezione: i codici 017 e 018 verranno utilizzati, rispettivamente, per il Belgio e il Lussemburgo quando è necessario trattare separatamente questi due paesi.

Il codice è a 4 cifre: le tre cifre del codice della suddetta nomenclatura, seguite dalla cifra zero (codice 1010 per la Francia, per esempio), eccetto i paesi che hanno più registri.

Nel caso in cui esistano più registri per un solo paese, il codice sarà:

0061	REGNO UNITO
0062	ISOLA DI MAN
0063	ISOLE ANGLO-NORMANNE
0101	PORTOGALLO
0102	PORTOGALLO (MARE)
0111	SPAGNA
0112	SPAGNA (REBECA)
4001	STATI UNITI
4002	PORTORICO
4611	ISOLE VERGINI BRITANNICHE
4612	MONTSERRAT
8141	OCEANIA NEOZELANDESE
8142	ISOLE DI COOK
8901	ALTRE REGIONI POLARI
8902	TERRITORIO ANTARTICO FRANCESE

(*) GU L 25, del 2.2.1993, p. 11

ALLEGATO VII

Nomenclatura del tipo di nave (ICST-COM)

	Tipo	Categorie comprese in ciascun tipo di nave
01.	Rifuse liquide	petroliera nave cisterna per prodotti chimici chiatta-cisterna trasportatore di gas liquefatti altre navi cisterna
02.	Rinfuse secche	petroliera/cargo cargo
03.	Trasportatore specializzato	portachiatte trasportatore di prodotti chimici trasportatore di combustibili irraggiati trasporatore di bestiame trasportatore di veicoli altro trasportatore specializzato
04.	Container	porta contenitori integrale
05.	Roro	nave da trasporto Roro, anche per passeggeri porta containers Roro altri carichi Roro
06.	Merci varie, non specializzato	Nave frigorifera trsportatore combinato containers/ passeggeri cargo misto trasportatore di merci varie ad un ponte solo trasportatore di merci varie a più ponti chiatta per carichi secchi
07.	Passeggeri	nave da crociera altre nave concepita unicamente per il trasporto di passeggeri
08.	Pesca (*)	nave da pesca (*) nave officina per il trattamento del pesce (*)
09.	Attività off-shore	trivellamento ed esplorazione (*) approvvigionamento off-shore
10.	Varie (*)	rimorchiatori (*) draghe (*) da ricerca/eplorazione (*) altre navi ed imbarcazioni non definite altrove (*)

(*) Non comprese nella presente direttiva

ALLEGATO VIII

Classi di grandezza delle navi espresse in tonnellate di portata lorda

Questa nomenclatura riguarda unicamente le navi
da 100 tonnellate lorde o più

GRUPPO	LIMITE INFERIORE Tonnellate di portata lorda	LIMITE SUPERIORE Tonnellate di portata lorda
01	-	fino a 499
02	500	999
03	1.000	1.999
04	2.000	2.999
05	3.000	3.999
06	4.000	4.999
07	5.000	5.999
08	6.000	6.999
09	7.000	7.999
10	8.000	8.999
11	9.000	9.999
12	10.000	19.999
13	20.000	29.999
14	30.000	39.999
15	40.000	49.999
16	50.000	79.999
17	80.000	99.999
18	100.000	149.999
19	150.000	199.999
20	200.000	249.999
21	250.000	299.999
22	300.000 ed oltre	-

Nota bene:

Nel caso in cui la direttiva tenesse conto anche delle navi fino a 100 tonnellate lorde, a queste verrà attribuito un codice di gruppo "99".

ALLEGATO IX

STRUTTURA DEGLI INSIEMI DI DATI STATISTICI

Gli insiemi di dati specificati in questo allegato definiscono la periodicità delle statistiche sul trasporto marittimo richieste dalla Comunità. Ogni insieme definisce una distribuzione incrociata su un numero limitato di dimensioni a vari livelli delle nomenclature, con aggregazione su tutte le altre dimensioni e per la quale sono necessarie statistiche di buona qualità.

Le statistiche sulla merce, insieme di dati B1, verranno trasmesse dopo un periodo transitorio al termine del quale il progresso tecnico renderà possibile la codificazione del tipo di merce. (Vedi articolo 10)

Statistiche sommarie e dettagliate

* Per i porti selezionati, gli insiemi di dati da fornire sulle merci e i passeggeri sono: A1, A2, B1, C1, D1, E1 ed F1;

* Per i porti selezionati, gli insiemi di dati da fornire sulle merci ma non sui passeggeri sono: A1, A2, A3, B1, C1, E1 ed F1;

* Per i porti selezionati, gli insiemi di dati da fornire sui passeggeri ma non sulle merci sono: A3, D1 ed F1;

* Per i porti non selezionati (non per le merci né per i passeggeri), l'insieme di dati da fornire è: A3.

Insieme di dati A1: Trasporti marittimi nei principali porti europei suddivisi per porto, tipo di carico e collegamento
Periodicità: Trimestrale

	Elementi	Dettaglio dei codici	Nomenclature
Dimensioni	tabella	2 cifre	A1
	anno di riferimento	4 cifre	(p.es. 1995)
	trimestre di riferimento	1 cifra	(1,2,3,4)
	porto dichiarante	5 lettere alfab.	Porti dello SEE selezionati nell'elenco dei porti
	direzione	1 cifra	Entrata, Uscita (1,2)
	porto di carico/scarico	5 lettere alfab.	Porti dello SEE di cui all'elenco dei porti
	collegamento	codice a 4 cifre	Zone Costiere Marittime, Allegato IV
	tipo di carico	codice a 1 cifra	Tipo di carico, Allegato II (categorie 1,2,3,5,6,9)
Dato: Peso lordo delle merci in tonnellate			

Insieme di dati A2: Trasporti marittimi, che non avvengono in containers o unità mobili, nei principali porti europei suddivisi per porto, tipo di carico e collegamento
Periodicità: Trimestrale

	Elementi	Dettaglio dei codici	Nomenclature
Dimensioni	tabella	2 cifre	A2
	anno di riferimento	4 cifre	(p.es. 1995)
	trimestre di riferimento	1 cifra	(1,2,3,4)
	porto dichiarante	5 lettere alfab.	Porti dello SEE selezionati nell'elenco dei porti
	direzione	1 cifra	Entrata, Uscita (1,2)
	porto di carico/scarico	5 lettere alfab.	Porti dello SEE di cui all'elenco dei porti
	collegamento	codice a 4 cifre	Zone Costiere Marittime, Allegato IV
	tipo di carico	codice a 2 cifre	Tipo di carico, Allegato II (esclusi containers e Roro) (sottocategorie 11,12,13,19,21,22,23,29,91,92,99)
Dato: Peso lordo delle merci in tonnellate			

Insieme di dati A3: Informazioni relative ai porti per i quali non sono richieste stastistiche dettagliate (cfr. articolo 4, paragrafo 3)

Periodicità: Annuale

	Elementi	Dettaglio dei codici	Nomenclature
Dimensioni	tabella	2 cifre	A3
	anno di riferimento	4 cifre	(p.es. 1995)
	trimestre di riferimento	1 cifra	(0)
	porto dichiarante	5 lettere alfab.	Tutti i porti nell'elenco dei Porti
	direzione	1 cifra	Entrata, Uscita (1,2)
Dati: Peso lordo delle merci in tonnellate Numero di passeggeri			

Insieme di dati B1: Trasporti marittimi nei principali porti europei suddivisi per porto, tipo di carico, merce e collegamento

Periodicità: Annuale

	Elementi	Dettaglio dei codici	Nomenclature
Dimensioni	tabella	2 cifre	B1
	anno di riferimento	4 cifre	(p.es. 1995)
	trimestre di riferimento	1 cifra	(0)
	porto dichiarante	5 lettere alfab.	Porti dello SEE selezionati nell'elenco dei porti
	direzione	1 cifra	Entrata, Uscita (1,2)
	porto di carico/scarico	5 lettere alfab.	Porti dello SEE di cui all'elenco dei porti
	collegamento	codice a 4 cifre	Zone Costiere Marittime, Allegato IV
	tipo di carico	codice a 1 cifra	Tipo di carico, Allegato II (categorie 1,2,3,5,6,9)
	merce	codice a 2 cifre	Nomenclatura delle merci, Allegato III
Dato: Peso lordo delle merci in tonnellate			

Insieme di dati C1: Trasporti marittimi in containers o Roro, nei principali porti europei suddivisi per porto, tipo di carico, collegamento e situazione del carico

Periodicità: Trimestrale

	Elementi	Dettaglio dei codici	Nomenclature
Dimensioni	tabella	2 cifre	C1
	anno di riferimento	4 cifre	(p.es. 1995)
	trimestre di riferimento	1 cifra	(1,2,3,4)
	porto dichiarante	5 lettere alfab.	Porti dello SEE selezionati nell'elenco dei porti
	direzione	1 cifra	Entrata, Uscita (1,2)
	porto di carico/scarico	5 lettere alfab.	Porti dello SEE di cui all'elenco dei porti
	collegamento	codice a 4 cifre	Zone Costiere Marittime, Allegato IV
	tipo di carico	codice a 2 cifre	Tipo di carico, Allegato II (unicamente containers e Roro) (sottocategorie 31,32,33,34,51,52,53,54,56,61,62,63)
Dato: Peso lordo delle merci in tonnellate (tipo di carico: sottocategorie 31,32,33,34,51,54,56,61,62,63) Numero di unità (tipo di carico: sottocategorie 31,32,33,34,51,52,53,54,56,61,62,63) Numero di unità cariche (tipo di carico: sottocategorie 31,32,33,34,51,61,63) Numero di unità vuote (tipo di carico: sottocategorie 31,32,33,34,51,61,63)			

Insieme di dati D1: Trasporti di passeggeri nei principali porti europei suddivisi per collegamento
Periodicità: Trimestrale

	Elementi	Dettaglio dei codici	Nomenclature
Dimensioni	tabella	2 cifre	D1
	anno di riferimento	4 cifre	(p.es. 1995)
	trimestre di riferimento	1 cifra	(1,2,3,4)
	porto dichiarante	5 lettere alfab.	Porti dello SEE selezionati nell'elenco dei porti
	direzione	1 cifra	Entrata, Uscita (1,2)
	porto di carico/scarico	5 lettere alfab.	Porti dello SEE di cui all'elenco dei porti
	collegamento	codice a 4 cifre	Zone Costiere Marittime, Allegato IV
	nazionalità dell'operatore	codice a 3 cifre	Geonomenclatura, Allegato V
	nazionalità di registrazione della nave	codice a 4 cifre	Nazionalità di registrazione della nave, Allegato VI
Dato: Numero di passeggeri			

Insieme di dati E1: Trasporti marittimi nei principali porti europei suddivisi per porto, tipo di carico, collegamento, nazionalità dell'operatore e nazionalità di registrazione della nave
Periodicità: Annuale

	Elementi	Dettaglio dei codici	Nomenclature
Dimensioni	tabella	2 cifre	E1
	anno di riferimento	4 cifre	(p.es. 1995)
	trimestre di riferimento	1 cifra	(0)
	porto dichiarante	5 lettere alfab.	Porti dello SEE selezionati nell'elenco dei porti
	direzione	1 cifra	Entrata, Uscita (1,2)
	porto di carico/scarico	5 lettere alfab.	Porti dello SEE di cui all'elenco dei porti
	collegamento	codice a 4 cifre	Zone Costiere Marittime, Allegato IV
	tipo di carico	codice a 1 cifra	Tipo di carico, Allegato II (categorie 1,2,3,5,6,9)
	nazionalità dell'operatore	codice a 3 cifre	Geonomenclatura, Allegato V
	nazionalità di registrazione della nave	codice a 4 cifre	Nazionalità di registrazione della nave, Allegato VI
Dato: Peso lordo delle merci in tonnellate			

Insieme di dati F1: Traffico portuale nei principali porti europei suddiviso per porto, tipo e dimensione della nave che imbarca o sbarca il carico
Periodicità: Trimestrale

	Elementi	Dettaglio dei codici	Nomenclature
Dimensioni	tabella	2 cifre	F1
	anno di riferimento	4 cifre	(p.es. 1995)
	trimestre di riferimento	1 cifra	(1,2,3,4)
	porto dichiarante	5 lettere alfab.	Porti dello SEE selezionati nell'elenco dei porti
	direzione	1 cifra	Entrata, Uscita (1,2)
	tipo di nave	codice a 1 cifre	Tipo di nave, Allegato VII
	dimensione della nave	codice a 2 cifre	Classe di portata lorda (deadweight), Allegato VIII
Dato: Numero di navi Tonnellate di portata lorda delle navi			

SCHEDA FINANZIARIA

PARTE 1: IMPLICAZIONI FINANZIARIE

1. Titolo dell'azione

Proposta di Direttiva del Consiglio concernente la rilevazione statistica dei trasporti di merci e di passeggeri via mare.

2. Linea di bilancio interessate:

Capitolo B5-600

In milioni di ecu

Crediti autorizzati 1994		**Crediti richiesti 1995**		**Variazione in %**	
impegni	pagamenti	impegni	pagamenti	impegni	pagamenti
1	2	3	4	5=3/1	6=4/2
-	-	0,800	0,733	-	-

3. Base giuridica

- Articolo 213 del Trattato;

- Comunicazione della Commissione ("Libro bianco") del 2 dicembre 1992, intitolato "Lo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti - Approccio globale per la fissazione di un quadro comunitario che assicuri una mobilità durevole";

- Decisione 93/464/CEE del Consiglio del 22 luglio 1993, relativa al programma quadro per azioni prioritarie nel campo dell'informazione statistica, 1993-1997 (GU L 219, del 28 agosto 1993);

- Decisione 89/382/CEE del Consiglio del 19 giugno 1989, che istituisce un comitato del programma statistico delle Comunità europee (GU L 181, del 28 giugno 1989).

4. Descrizione dell'azione

4.1 Obiettivo generale dell'azione

La presente Direttiva del Consiglio ha lo scopo di mettere a disposizione dei responsabili delle Istituzioni e dei Governi nazionali le informazioni **statistiche armonizzate** che sono necessarie all'elaborazione, alla verifica, al controllo e alla valutazione della politica marittima comunitaria. Tali risultati sono anche destinati ai vari attori della vita socioeconomica della Comunità, nel quadro del completamento del mercato interno. Essi possono anche contribuire a migliorare la competitività dell'economia europea sul piano internazionale ed, infine, sono parte integrante dell'informazione necessaria agli Istituti di ricerca e alle università.

4.2 Periodo coperto dall'azione e sue modalità

Pluriennale (raccolta di informazioni statistiche a carattere permanente).

5. Classificazione della spesa/entrata

5.1 ~~DO~~/DNO

5.2 CD/~~CND~~

5.3 Tipi di entrate previste

Vendita dei risultati statistici (basi di dati, pubblicazioni) a parziale copertura delle loro spese di produzione.

6. Tipo di spesa/entrata

Per questa azione, che è parte integrante del programma statistico, il contributo del bilancio comunitario rappresenta solo una piccola parte, dell'ordine di grandezza dall'1 al 5% del costo reale della raccolta dei dati. Le attività statistiche in generale e la raccolta di informazioni in particolare, infatti, si fondano largamente sul principio di sussidiarietà, per cui le spese di funzionamento e di gestione sono a carico quasi esclusivo delle Amministrazioni Nazionali. Cionondimeno, questa spesa è importantissima per stimolare la normalizzazione dei dati raccolti, la loro elaborazione nonché la loro diffusione presso coloro che ad essi sono, a vario titolo, interessati.

La spesa viene, pertanto, cofinanziata dal settore pubblico (bilanci dei servizi statistici nazionali) e dal settore privato (proventi delle vendite di prodotti statistici).

7. Incidenza finanziaria

7.1 Modalità di calcolo del costo totale dell'azione (definizione dei costi unitari).

Nel caso in cui si rendesse necessario estendere i sistemi di raccolta oggi esistenti, o sviluppare nuovi sistemi di raccolta statistica, il contributo del bilancio comunitario viene calcolato in base alle seguenti ipotesi (importi in migliaia di ecu costanti, valore 1993):

- contributo pari al 50% agli investimenti iniziali;

- contributo pari al 6,66% alle spese di funzionamento ed unicamente durante i primi tre anni di funzionamento.

- CREDITI OPERATIVI B5-600: **2400** (in migliaia di ecu costanti, valore 1993)

  corrispondenti ai contributi agli Istituti statistici ufficiali pubblici degli Stati membri.

7.2 Ripartizione, per elementi, del costo dell'azione.

Il totale delle spese, cioè 2400 kecu, *in ecu costanti valore 1993,* può essere attribuito alla politica del funzionamento del mercato unico ed è di competenza del capitolo B5-600 del bilancio.

Tali spese corrispondono alle spese che gli Istituti statistici ufficiali pubblici degli Stati membri devono impegnare per stabilire ed introdurre le modifiche necessarie ai rispettivi sistemi di raccolta e di elaborazione delle loro statistiche di trasporto marittimo (studio delle modifiche da apportare ai sistemi di raccolta già in funzione, compilazione dei nuovi programmi informatici che sono necessari, costi aggiuntivi di raccolta e costi aggiuntivi informatici di funzionamento richiesti dalla direttiva; la quota rispettiva di ciascuno di tali elementi varia a seconda degli Stati membri).

7.3 Scadenzario dei crediti, a titolo indicativo.

7.3.1

	1995	1996	1997	1998	1999 e seguenti	Totale
Crediti di impegno	800	720	540	340	/	2400
Crediti di pagamento						
1995	733					733
1996	67	607				674
1997		113	427			540
1988			113	340		453
1999 e seguenti						
Totale	800	720	540	340	/	2400

7.3.2

8. Disposizione antifrode

- L'informazione statistica è considerata come uno strumento obiettivo di valutazione dei programmi di azione comunitaria e contribuisce così al consolidamento del dispositivo antifrode.

- La verifica delle informazioni fornite viene effettuata dai servizi della Commissione prima del pagamento, tenendo conto degli obblighi contrattuali e dei principi di economia e di buona gestione finanziaria o globale. Per tutti gli accordi o i contratti conclusi tra la Commissione ed i beneficiari dei pagamenti sono previste disposizioni antifrode (controllo, compilazione di relazioni, ecc. ...).

9. Elemento dell'analisi costo-efficacia

9.1 Obiettivi specifici e quantificabili, popolazione mirata

- Gli obiettivi specifici di cui al punto 4.1 sono connessi a quanto disposto dal Trattato dell'Atto Unico europeo e dal Trattato di Maastricht, relativi alla realizzazione del mercato interno. Si tratta di mettere a disposizione dei responsabili delle Istituzioni e dei Governi nazionali le informazioni **statistiche armonizzate** necessarie all'elaborazione, alla verifica, al controllo e alla valutazione della politica marittima comunitaria. Questi risultati sono anche destinati agli attori della vita socioeconomica della Comunità, nel contesto del completamento del mercato interno. Essi possono anche contribuire a migliorare la competitività dell'economia europea sul piano internazionale ed, infine, sono parte integrante dell'informazione necessaria agli Istituti di ricerca e alle università.

- Popolazione mirata: la Commissione; gli Stati membri; gli attori della vita socioeconomica; gli Istituti di ricerca e le università.

9.2 Giustificazione dell'azione

Questa azione si propone i seguenti obiettivi:

- fornire alle Istituzioni comunitarie gli elementi quantitativi per elaborare, seguire e valutare ogni programma di azione ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, del Regolamento finanziario: **"essa contribuisce, quindi, ad un impiego più efficace e pertinente del bilancio comunitario"**;

- fornire alla Amministrazioni nazionali le statistiche comparabili su tutto l'insieme dei paesi membri per valutare e controllare l'andamento dei programmi politici comunitari;

- fornire agli attori politici, economici e sociali della Comunità le informazioni in cifre che sono necessarie per assumere e valutare le decisioni nei rispettivi campi di attività: essa diviene, così, un elemento essenziale del mercato europeo dell'informazione;

- consentire alla comunità scientifica di disporre delle informazioni che sono necessarie per procedere nelle analisi e nella conoscenza della vita economica e sociale nella Comunità.

- Necessità dell'intervento finanziario comunitario.

Il finanziamento di questa azione grava essenzialmente sugli Stati membri, che dispongono già di sistemi di raccolta di dati nel campo del trasporto marittimo. In taluni Stati membri, però, tali sistemi sono incompleti (o poco adatti), e soprattutto i risultati ottenuti non sono armonizzati da uno Stato membro all'altro.

Il contributo del bilancio comunitario deve consentire di accelerare le mutazioni necessarie nei vari paesi.

- Scelta delle modalità di intervento

. vantaggi rispetto ad altri provvedimenti alternativi.

Se la Commissione dovesse farsi carico dell'intero finanziamento del programma, il suo costo sarebbe estremamente elevato, il risultato certamente meno affidabile e un'organizzazione di questo tipo sarebbe contraria al principio di sussidiarietà.

. analisi delle azioni analoghe eventualmente condotte a livello comunitario o a livello nazionale.

Azioni simili sono state effettuate in passato per le statistiche sui trasporti interni di merci (per ferrovia, su strada, per vie navigabili interne). Esse hanno dato luogo ad un movimento regolare, anche se lento, verso l'armonizzazione delle metodologie applicate nei vari Stati membri.

. possibili effetti derivati e moltiplicatori:

- i risultati dell'azione contribuiscono a migliorare l'informazione statistica impiegata nelle attività connesse alla politica dei trasporti e alla convergenza nel mercato interno.

- la raccolta dell'informazione statistica rispetta il principio di sussidiarietà mentre i sistemi nazionali garantiscono la raccolta a livello di ciascuno Stato membro. Il programma statistico comunitario diviene così parte integrante dei programmi statistici nazionali e contribuisce a creare uno spazio statistico europeo.

. effetti moltiplicatori:

- effetto trainante verso uno spazio statistico europeo e, quindi, verso una maggiore integrazione comunitaria dei sistemi statistici nazionali.

- principali fattori di incertezza che possono gravare sui risultati specifici dell'azione:

. possono intervenire difficoltà nel caso in cui taluni Stati membri - o la Commissione - non riuscissero a reperire ed impiegare effettivamente le risorse necessarie per condurre l'azione a buon fine.

9.3 Verifica e valutazione dell'azione

Trattandosi di un elemento del programma statistico comunitario, è in tale quadro che questa azione va controllata e verificata.

Lo svolgimento del programma statistico viene permanentemente seguito sulla base di un ruolino di marcia che stabilisce, per ciascun progetto, gli obiettivi operativi e le risorse necessarie in base al principio programmazione-realizzazione. All'inizio di ogni anno Eurostat prepara una relazione sullo stato di avanzamento del programma nel corso dell'anno precedente. Tale relazione si articola in tre parti:

- la prima sintetizza, per ciascuna politica, le principali realizzazioni dell'anno;

- la seconda descrive, per ciascun progetto, l'obiettivo prestabilito e i risultati ottenuti;

- la terza fornisce statistiche sull'impiego delle risorse umane, finanziarie, informatiche, amministrative, nel corso dell'anno precedente.

E' prevista inoltre, dopo tre anni di funzionamento, una relazione della Commissione al Parlamento, al Consiglio e al Comitato economico e sociale sull'esperienza acquisita nell'applicazione della presente Direttiva (nel 1998, quindi, se il primo anno di raccolta è il 1995).

9.4 Coerenza con la programmazione finanziaria

- E' prevista questa azione nella programmazione finanziaria della DG per gli anni interessati?

  Si

10. Spese amministrative (parte A del bilancio)

10.1 L'azione proposta implica un aumento del numero di effettivi della Commissione? Se sì, quanti?

SÍ, al ritmo di crescita annuale di seguito riportata

	Funzionari
	Nuovi posti
1995	2
1996	2
1997	2
1998	2
1999 e seguenti	2
Totale	10

Per ottenere gli effettivi necessari perché l'azione venga realizzata, verrà rivolta una richiesta specifica nel contesto della destinazione delle risorse decise dalla Commissione in base ai futuri bilanci, fatte salve le decisioni dell'autorità di bilancio in materia di nuove assunzioni, oppure si ricorrerà ad una ridefinizione interna delle funzioni.

10.2 Indicare l'importo delle spese di funzionamento e di personale generate dall'azione proposta. Esplicitare le modalità di calcolo.

Indicatori: 1994: costo annuale dei posti di lavoro (stima)

Base: costo medio di un posto a livello B2:

91.095 ecu di cui 72.968 ecu per il personale
18.127 ecu per il funzionamento

Agente:	Funzionari	
	Titolo A1	Titolo A2
Spese:	Pers.	Funz.
1995 (1)	109.452	27.191
1996	145.936	36.254
1997	145.936	36.254
1998	145.936	36.254
1999	145.936	36.254
Totale	693.196	172.207

Costo espresso in ecu costanti, valore 1994

(1) Si ritiene che il primo funzionario (di livello A) possa essere assegnato dall'inizio dell'anno 1995, mentre il secondo (di livello B) potrà esserlo solo nella seconda metà dell'anno.

SCHEDA DI VALUTAZIONE SULLE POSSIBILI CONSEGUENZE

IMPATTO DELLA PROPOSTA SULLE IMPRESE
E, IN PARTICOLARE, SULLE PICCOLE E MEDIE IMPRESE (PMI)

Titolo della proposta
Proposta di Direttiva del Consiglio concernente la rilevazione statistica dei trasporti di merci e di passeggeri via mare.

Numero di riferimento del documento

La proposta

1. **Tenuto conto del principio di sussidiarietà, perché è necessaria una legislazione comunitaria in questo campo e quali sono i suoi principali obiettivi?**

   L'azione proposta ha l'obiettivo di produrre informazioni statistiche **armonizzate** in materia di trasporto di merci e di passeggeri via mare, necessarie all'elaborazione, alla verifica, al controllo e alla valutazione della politica marittima comunitaria, in modo che i loro risultati siano comparabili all'informazione disponibile per le altre modalità di trasporto. Le informazioni statistiche attualmente disponibili negli Stati membri sono incomplete e, spesso, non comparabili tra un paese e l'altro a causa delle differenze tra le varie pratiche nazionali.

L'impatto sulle imprese

2. **Chi sarà interessato dalla proposta?**

   - Quali settori di imprese
   Le imprese interessate sono, principalmente, quelle della classe 61.10 (Trasporti marittimi e costieri) della nomenclatura statistica delle attività economiche nella Comunità europea, NACE (Rev. 1), alle quali va aggiunto un piccolo numero di imprese di altri settori che effettuano trasporti marittimi per conto proprio. Sono anche coinvolte talune imprese della classe 63.40 (Organizzazione del trasporto di merci), quando esse agiscono in qualità di rappresentanti delle imprese comunitarie interessate o per conto di imprese di paesi terzi le cui navi facciano scalo nei porti della Comunità, per caricare o scaricare merci oppure imbarcare o sbarcare passeggeri.

Poiché taluni Stati membri, infine, organizzano la loro raccolta di informazioni attraverso l'intermediazione dei porti marittimi, possono anche essere coinvolte imprese che rientrano nella classe 63.22 (Servizi portuali, marittimi e fluviali).

- Imprese di quali dimensioni (quota delle piccole e medie imprese)?
In linea di principio, sono interessate imprese di ogni dimensione, ma sono previste disposizioni indirette volte a limitare l'onere statistico che maggiormente grava sulle piccole e medie imprese.

E' stata pertanto lasciata agli Stati membri la possibilità di eliminare dal campo della direttiva le operazioni realizzate da navi molto piccole (che appartengono in generale ad imprese piccole o medie). Per i movimenti verificatisi nei porti minori, inoltre, verranno richieste solo statistiche molto sommarie; i porti che non vengono considerati porti commerciali sono, comunque, esclusi dal campo della direttiva.

- Esistono zone geografiche particolari nella Comunità in cui hanno sede tali imprese?
Escluso il Lussemburgo, sono interessati tutti i paesi della Comunità.

3. Quali provvedimenti dovranno essere adottati dalle imprese per conformarsi alla proposta?

Le imprese che possiedano o gestiscano imbarcazioni che fanno scalo nei porti della Comunità - per caricare o scaricare merci oppure imbarcare o sbarcare passeggeri - dovranno fornire i dati necessari richiesti dalla direttiva o direttamente oppure attraverso l'intermediazione di loro agenti nei porti.

Ciò significherà fornire informazioni supplementari rispetto a quanto le imprese già forniscono attualmente agli Stati membri; ciò significa anche modalità diverse e soprattutto diversità delle nomenclature utilizzate nelle dichiarazioni.

4. Quali effetti economici può avere la proposta?

- **sull'occupazione:**
- **sugli investimenti e la creazione di nuove imprese:**
- **sulla competitività delle imprese:**

Tutti gli effetti indiretti che una maggior conoscenza del mercato può indurre in direzione del miglioramento della competitività.

5. La proposta contiene provvedimenti miranti a tener conto della situazione specifica delle piccole e medie imprese (esigenze ridotte o diverse, ecc.)?

Sì, indirettamente (cfr. il precedente punto 2).

La possibile eliminazione delle operazioni effettuate da navi molto piccole (meno di 100 tonnellate lorde) condurrà indubbiamente a non rivolgere richieste alle imprese di dimensioni molto ridotte.

I movimenti, poi, che si verificano nei piccoli porti commerciali (i porti che non sono considerati porti commerciali vengono, comunque, esclusi) saranno oggetto di statistiche estremamente sommarie, per cui le piccole e medie imprese, che effettuano spesso solo trasporti locali tra questi porti minori, non verranno sollecitate che marginalmente.

Consultazione

6. Elenco delle organizzazioni che sono state consultate sulla proposta; esposizione degli elementi essenziali della loro posizione.

Le varie versioni che si sono succedute del progetto di direttiva sono state discusse nel corso di tre riunioni (7-8/10/1992; 9-10/12/1992; 20-22/1/1993) di una task-force ad hoc, la cui istituzione è stata decisa nel corso della riunione tenutasi nei giorni 9-10/3/1992 del Comitato di Coordinamento delle Statistiche dei Trasporti. Il progetto così elaborato, è stato poi dibattuto nel corso delle riunioni, tenutesi nei giorni 9-10/3/1993 e 12-13/5/1993, del Comitato di Coordinamento delle Statistiche dei Trasporti. Un'ultima riunione della task-force ha avuto luogo alla data 26-27/5/1993.

Il rappresentante dell'"European Community Shipowners' Association" (ECSA), ed il presidente del sottogruppo di esperti statistici del gruppo comunitario dei porti sono stati invitati a tutte queste riunioni ed hanno partecipato a talune di esse. Sono complessivamente favorevoli al progetto, sul quale - del resto - sono stati consultati fin dall'inizio dei lavori.

Infatti, durante la fase di consultazione degli utenti sulle loro esigenze statistiche, nel 1990, l'ECSA (a quel tempo CAACE), e l'"European Shippers Council" (ESC) hanno comunicato le loro esigenze in materia di statistica dei trasporti che consistevano in statistiche in grado di descrivere l'insieme della catena del trasporto commerciale internazionale e, in particolare, la parte relativa al trasporto marittimo.

Il gruppo comunitario dei porti, da parte sua, ha definito le proprie esigenze in materia di statistica dei trasporti marittimi nel corso di una serie di riunioni avviate nel 1990, alle quali ha partecipato anche Eurostat. Le richieste dei porti, comprese quelle relative al livello di dettaglio delle informazioni da raccogliere, hanno costituito un elemento importante nella definizione del contenuto della presente direttiva.

La parte essenziale di tutte le esigenze espresse in materia di statistiche sui trasporti marittimi potrà essere soddisfatta dalla presente Direttiva.

SCHEDA COMPLEMENTARE RELATIVA AI PAESI EFTA DELLO SEE

Titolo della proposta
Proposta di Direttiva del Consiglio sulle statistiche di trasporto di merci e di passeggeri via mare.

Impatto sui paesi EFTA dello SEE

I paesi EFTA dello SEE rientrano nel progetto di direttiva, alla cui discussione essi hanno partecipato.

Taluni tra essi hanno, infatti, partecipato alla riunioni della task-force che ha discusso il progetto.

Le riunioni tenutesi in marzo 1992 e in marzo e maggio 1993 del Comitato di Coordinamento delle Statistiche dei Trasporti erano riunioni congiunte CE/EFTA.

Scheda finanziaria

La scheda finanziaria allegata alla presente documentazione riguarda solo gli Stati membri dell'Unione europea e non copre, quindi, i contributi finanziari destinati ai paesi EFTA dello SEE.

ISSN 0254-1505

COM(94) 275 def.

DOCUMENTI

IT **07 17**

N. di catalogo : CB-CO-94-292-IT-C

ISBN 92-77-71265-1

Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee
L-2985 Lussemburgo